



# MANUAL DE VERIFICAÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO

PARA CONTROLO DAS ACTIVIDADES DE PESCA

**IDENTIDADE DA EMBARCAÇÃO**



O manual de verificação da documentação para controlo das actividades de pesca foi elaborado pela Stop Illegal Fishing e pela Trygg Matt Tracking no âmbito do apoio aos grupos de trabalho da FISH-i Africa e da África Ocidental, bem como pela Stop Illegal Fishing no quadro do instrumento para o grupo de trabalho para os portos africanos.

As práticas de não declaração ou a declaração inexata de capturas através, por exemplo, de diários de capturas e certificados de capturas falsos, para contornar as restrições às capturas ou para pagar taxas inferiores ao devido, praticas de falsificação de relatórios de higiene e a rotulação indevida das espécies, estão bem documentadas.

No entanto, pouco tem sido escrito sobre a usurpação de identidade de embarcações e sobre a forma como esta infracção generalizada é facilitada pela falsificação de documentos. Em 2018, a INTERPOL alertou para o reaparecimento do abuso fraudulento de registos de Estado de bandeira para as embarcações de pesca, confirmando o que se tem verificado nos últimos anos ao longo do litoral africano e a nível internacional.

Este manual centra-se na identidade das embarcações — nacionalidade, estado da autorização, histórico de operações, etc. — e nas práticas fraudulentas a elas associadas e foca no que a embarcação «diz» de si mesma, em vez de no que «diz» a captura. Devido a esta abordagem centrada na embarcação, o manual não aborda outras formas de fraude de documentos relativos às capturas.

No entanto, é importante notar que a manipulação das capturas, por si só, presta-se igualmente à prática de «usurpação de identidade», em especial nas operações de transbordo e de desembarque nas quais podem ser utilizados documentos falsos para ocultar a origem ilegal do pescado com o propósito de obter acesso ao porto e aos mercados. A fronteira entre a usurpação de identidade da embarcação e a usurpação de identidade da captura pode ser muito ténue.

---

Esta publicação deverá ser citada como: Manual de verificação da documentação para controlo das actividades de pesca: identidade da embarcação (2019) — Stop Illegal Fishing e Trygg Matt Tracking. Gaborone. Botsuana.

Incentivamos a utilização, a reprodução e a divulgação do material contido nesta publicação. As informações podem ser copiadas, descarregadas e impressas para efeitos estudo, investigação e ensino a título provado, ou para utilização em produtos ou serviços não comerciais, desde que seja feita a adequada menção à Stop Illegal Fishing e à Trygg Matt Tracking enquanto fonte e titulares dos direitos de autor.

Todos os pedidos de direitos de tradução e de reprodução devem ser enviados para **info@stopillegalfishing.org** e **info@tm-tracking.org**.

Fotografia da capa: ©Sea Shepherd. A STS-50 sendo perseguida pela Sea Shepherd após a fuga de Moçambique, onde se encontrava sob investigação. A STS-50 acabou por ser detida pela Marinha da Indonésia.

A Stop Illegal Fishing é detentora dos direitos de autor de todas as imagens, salvo indicação em contrário. As imagens contidas na presente publicação destinam-se apenas a ilustrar operações de pesca e actividades conexas, não pretendendo transmitir ou sugerir, de forma directa, que tenha sido levada a cabo qualquer actividade de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) nem que tal actividade tenha sido associada de qualquer outro modo a estas imagens.

# MANUAL DE VERIFICAÇÃO DE DOCUMENTOS

## ÍNDICE

<b>Introdução</b> .....	<b>4</b>	Verificação de informações.....	22
Motivos frequentes da utilização de documentos falsos.....	5	Comunicação com as autoridades emissoras.....	23
Tipos de documentos.....	6	<b>Como agir quando é encontrado um documento falso</b> .....	<b>24</b>
Tipos de documentos falsos.....	8	Estado de bandeira – pedido de registo.....	24
Usurpação da identidade de uma embarcação.....	9	Estado costeiro – pedidos de licença de pesca.....	24
Circunstâncias que determinam a verificação.....	10	Estado do porto – pedidos de entrada no porto.....	24
Aplicação de uma abordagem baseada no risco.....	11	<b>Fotografar e copiar documentos para utilização como prova</b> .....	<b>26</b>
<b>Verificação da autenticidade dos documentos</b> .....	<b>12</b>	Equipamento.....	26
Análise visual.....	13	Documentação.....	26
Comparação com documentos autênticos.....	14	Marcações.....	27
Elementos de segurança para os documentos.....	14	<b>Estudos de caso</b> .....	<b>28</b>
Cruzamento de informações.....	15	NEW BAI I 168.....	28
Verificação cruzada com as características da embarcação.....	15	PREMIER.....	30
Verificação cruzada com os documentos da embarcação.....	16	STS-50.....	32
Verificação cruzada do número OMI.....	17	HWA KUN 168 e HSIANG FA 26.....	34
Verificação cruzada com fontes externas.....	18	GREKO 2.....	36
		CHI HSIANG NO. 7.....	38
		<b>Conclusão</b> .....	<b>40</b>
		<b>Acrónimos e abreviaturas</b> .....	<b>42</b>

## INTRODUÇÃO



A documentação mantida a bordo de uma embarcação de pesca pode fornecer informações sobre a identidade, o registo e as características físicas da mesma, as actividades que está autorizada a exercer e as zonas onde poderá fazê-lo, bem como se a embarcação está ou não certificada como estando em conformidade com as normas de segurança exigidas.

No entanto, os documentos podem ser alterados, replicados ou obtidos de forma ilícita, tornando-os fraudulentos, pelo que é essencial a verificação sistemática da documentação da embarcação no âmbito do processo de monitorização, controlo e vigilância (MCS) das pescas.

Os documentos falsos são utilizados na tentativa de ocultar actividades ilegais ou evitar obrigações e custos. Os certificados de registo de embarcações falsos, as licenças de pesca falsas ou os certificados de captura falsos constituem um elemento-chave em muitos casos de pesca ilegal, uma vez que os operadores ilegais alteram

os documentos existentes ou produzem documentos falsificados.

A utilização dos termos «falso», «falsificação» e «fraude» pode indicar actividades diferentes ou sugerir algum aspecto relacionado com os motivos subjacentes à actividade. Estes termos podem rapidamente tornar-se confusos no uso corrente e especialmente quando traduzidos para outras línguas. No presente manual, o termo «falso» é utilizado de forma abrangente, englobando todos estes termos — são apresentadas informações mais pormenorizadas na tabela da página 8.

## Motivos frequentes da utilização documentos falsos

- **Ocultar a verdadeira identidade de uma embarcação:** por exemplo, no intuito de ocultar um historial de actividade ilegal ou de taxas não pagas, o armador pode falsificar a identidade da embarcação na pretensão de acesso a um porto, de registo ou de licenciamento através da utilização de documentos falsos.
- **Contornar as normas de segurança:** por exemplo, podem ser utilizados certificados falsos para omitir o facto de a embarcação não ter sido aprovada nas inspecções de segurança; por exemplo, o equipamento de segurança pode estar desactualizado ou não ser adequado à dimensão ou ao tipo da embarcação.
- **Evitar o pagamento de taxas ou pagar taxas inferiores ao que é exigido:** por exemplo, o custo do registo, licenciamento, ou acesso ao porto de uma embarcação, bem como de outros serviços é frequentemente associado à capacidade ou à dimensão da embarcação, sendo que as embarcações com maior arqueação ou comprimento pagam valores mais elevados.
- **Obter acesso ilegal a recursos ou serviços:** por exemplo, as águas costeiras podem ser reservadas a embarcações de menor dimensão, ou a autorização de transbordo pode ser apenas concedida a embarcações de um determinado tipo ou a embarcações que possuam a bordo uma determinada licença de pesca.
- **Obter benefícios suplementares:** por exemplo, quando um navio efectua o registo junto de um Estado de bandeira e obtém documentos autênticos, permanecendo, no entanto, registado num segundo Estado de bandeira. Esta situação pode assegurar o acesso aos benefícios disponíveis para cada Estado de bandeira, por exemplo, o acesso a subsídios ao abrigo de uma bandeira e acesso a pescas ao abrigo de outra.

**INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**

THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA  
THE REVOLUTIONARY GOVERNMENT OF TANZANIA  
TANZANIA ZANZIBAR REGISTER OF SHIPPING

INTERIM INTERNATIONAL TONNAGE REGISTER OF SHIPPING

SHIP: SARAKA  
GROSS TONNAGE: 144.00  
NET TONNAGE: 16.00

DATE: 17<sup>th</sup> JULY 2017

**SPECIAL CERTIFICATE OF REGISTRY**

THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA  
THE REVOLUTIONARY GOVERNMENT OF TANZANIA  
TANZANIA ZANZIBAR INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING

SHIP NO.	SHIP NAME	SPECIAL NO.	NAME OF OWNER	NAME AND ADDRESS OF SHIPPER	ADDRESS OF REGISTER
1000	SARAKA	1000	ALFRED B. B. B.	ALFRED B. B. B.	ALFRED B. B. B.

DATE: 17<sup>th</sup> JULY 2017

**INTERNATIONAL MERCHANT MARINE REGISTER OF BELIZE**

"SARAKA"

REGISTRATION OF MERCHANT SHIPS ACT 1988

REGISTRY OF BELIZE

SHIP NO: 1000

NAME: SARAKA

DATE: 17<sup>th</sup> JULY 2017

## Tipos de documentos

As embarcações possuem a bordo muitos tipos de documentos, emitidos por uma série autoridades diferentes. Os principais documentos incluem:

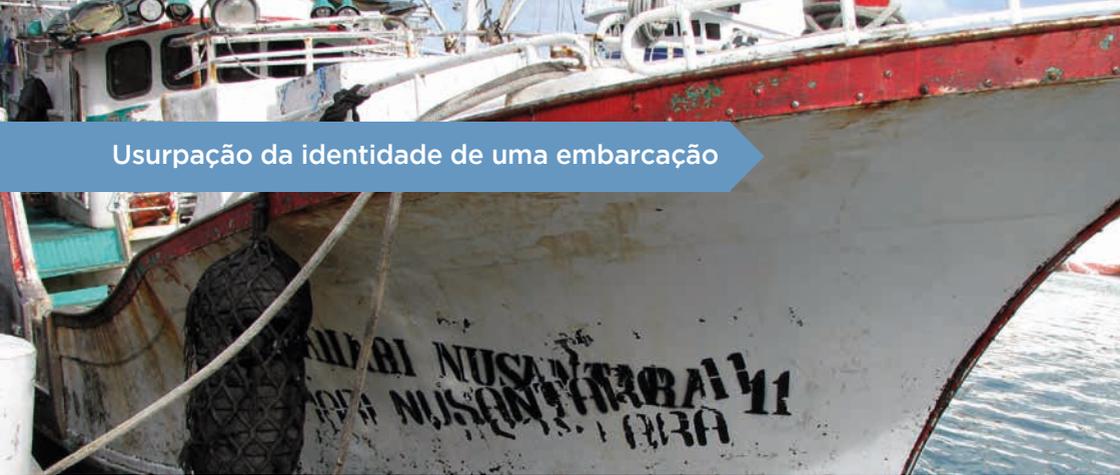
Tipo de documento	Finalidade	Autoridade emissora	Factores de risco
Certificado de registo	Documento de identificação da embarcação que confere a nacionalidade a uma embarcação.	Estado de bandeira	É um documento «a montante» frequentemente utilizado por operadores ilegais para obter (ou forjar) novos documentos, como autorizações ou documentos de segurança.
Certificado de classificação	Confirmação da classe a que pertence a embarcação e que define as utilizações permitidas e determina as certificações que a embarcação deve possuir, bem como o regime de vistoria que deve cumprir.	Estado de bandeira, emitido por uma sociedade de classificação.	Utilizado para obter o certificado de registo, pelo que, quando falsamente utilizado, resultará num certificado de registo falso.
Certificado de arqueação	Certifica as dimensões e a arqueação bruta/líquida de uma embarcação, conforme determinado por um inspetor.	Estado de bandeira ou o organismo de certificação autorizado	O ajustamento da arqueação é um elemento comum da actividade fraudulenta com o intuito de permitir o acesso a peixes, transbordos ou para reduzir custos.
Autorização de pesca do Estado de bandeira	As embarcações devem ser autorizadas a pescar pelo seu Estado de bandeira. As autorizações devem: <ul style="list-style-type: none"><li>• Especificar as zonas em que a embarcação está autorizada a pescar e podem indicar o tipo de artes ou as espécies-alvo admissíveis.</li><li>• Especificar se a embarcação pode ou não pescar em ABNJ</li><li>• Especificar a autorização para pescar ao abrigo de um regime de ORGP.</li></ul>	Estado de bandeira	Assume-se que se uma embarcação se encontra referida numa lista de ORGP como estando autorizada, o Estado de bandeira agiu com a devida diligência, o que pode não ser o caso. É frequente não existir um documento de autorização por si só, e os certificados de renovação são frequentemente enviados por fax para as embarcações no mar, o que dificulta a certificação da validade do documento.

Tipo de documento	Finalidade	Autoridade emissora	Factores de risco
Autorização de pesca do Estado costeiro	As embarcações devem ser autorizadas a pescar em águas nacionais, quer estejam a exercer actividades de pesca na ZEE do seu Estado de bandeira ou num país terceiro. O tipo de artes e as espécies-alvo admissíveis, bem como as zonas proibidas serão indicadas na licença.	Estado costeiro	Pode ser falsificado ou adulterado para dissimular a prática da pesca ilegal. As embarcações conservam frequentemente fotocópias a bordo em vez de originais, o que dificulta a confirmação da sua validade.
Autorização de transbordo	Emitidas a embarcações de pesca ou a navios frigoríficos para efectuar transbordos no mar, em geral, no âmbito de programas de transbordo de ORGP ou sob a jurisdição de um Estado costeiro.	Estado de bandeira Estado costeiro ORGP	Pode ser uma autorização genérica para operar num programa de transbordo, ou limitada a uma única operação de transbordo. Esta última tem tendência a ser falsificada para reutilização.
Licença de rádio	Necessária para todas as embarcações que transportam equipamento de rádio marítimo e para as quais foram emitidos identificadores de rádio pelo respectivo Estado de bandeira.	Estado de bandeira	Pode ser falsificada ou adulterada para apresentar um indicativo falso e um número MMSI, na tentativa de legitimar seu uso em comunicações de rádio. Alguns navios mantêm os seus identificadores de comunicação anteriores, mesmo depois de uma mudança de bandeira.
Certificado de segurança	Alguns exemplos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado de segurança das embarcações de pesca</li> <li>• Certificado de segurança do equipamento de rádio das embarcações de pesca</li> <li>• Certificado de segurança dos equipamentos das embarcações</li> </ul>	Estado de bandeira, emitido por uma autoridade de classificação.	O uso de certificados de segurança falsos é um elemento comum em casos de crime de pesca. Os operadores de embarcações tentam esconder a falta de condições de navegação ou condições de trabalho perigosas.

## Tipos de documentos falsos

Os documentos falsos podem assumir várias formas e é importante que o processo de verificação seja concebido para detectar todas elas:

Tipo de documento	Descrição	Linguagem usada para este tipo de documento
Documento obtido de modo fraudulento	Um documento obtido por meio da prestação de informações incorrectas ou do fornecimento de outros documentos/ certificados falsos.	Fraude Falso
Documento obtido por meio da corrupção	Recurso a funcionários corruptos para a obtenção de um documento autêntico sem o cumprimento de todos os requisitos.	Fraude Falso
Documento utilizado de forma incorrecta	Um documento autêntico utilizado de forma incorrecta, nomeadamente numa embarcação diferente daquela a que o documento diz respeito, ou a utilização de documentos de tripulação incorrectos.	Fraudulento Falsificação
Documento falsificado	Um documento autêntico no qual foram alteradas algumas informações.	Falso Adulterado Alterado
<b>Documentos falsos</b>		
Cópia adaptada de um documento	Uma cópia de um documento autêntico em que parte do conteúdo foi alterado.	Falsificado Falso
Documento reproduzido	Um documento inteiramente falso que consiste numa réplica/ composição — pode basear-se ou não no modelo de um documento autêntico.	Falsificado Falso
Cópia de um documento autêntico utilizada de forma incorrecta	Uma cópia de um documento autêntico que é utilizada de forma incorrecta, por exemplo, numa embarcação diferente daquela a que o documento diz respeito.	Fraudulento Falso



## Usurpação da identidade de uma embarcação

A usurpação da identidade de embarcações é utilizada com o objectivo de ocultar o historial de operações e actividades de pesca, reduzir os custos, informar incorrectamente e confundir as autoridades responsáveis pelo licenciamento, registo e inspecção, encobrir o historial de actividades de pesca INN e de fugir às sanções impostas quando for apanhado por violação de regulamentos ou leis.

Verificam-se, em geral, três formas principais de usurpação de identidade de uma embarcação:

- Uma embarcação pode utilizar uma identidade autêntica de outra, tendo como resultado a utilização em simultâneo da mesma identidade por duas ou mais embarcações — e foram detectados casos em que cinco embarcações utilizavam a mesma identidade.
- A mesma embarcação pode utilizar mais do que uma identidade, figurando com diferentes nomes, bandeiras, entre outros, em diferentes jurisdições e registos.
- Uma embarcação pode utilizar uma nova identidade que não tenha sido registada em nenhuma autoridade nacional.

A usurpação de identidade permite que uma embarcação opere ilegalmente ao abrigo da identidade de uma embarcação legal e autorizada — por exemplo, o operador de uma embarcação pode adquirir uma licença de pesca legal que é utilizada pela embarcação cujo nome está indicado na licença e várias outras embarcações que assumem a sua identidade.

A usurpação da identidade de uma embarcação assenta na utilização de documentos falsos, bem como em modificações no aspecto físico da embarcação — para além da verificação de documentos, os inspectores devem procurar indícios de que o nome da embarcação, o indicativo de chamada e outros identificadores foram pintados de novo ou alterados recentemente. É igualmente importante verificar se qualquer nome histórico ou outros identificadores visíveis sob a pintura no casco correspondem ao histórico de nomes da identidade actual da embarcação — tal pode ser feito através de verificação junto do Estado de bandeira e do recurso a fontes como as listas de embarcações autorizadas das ORGP.

A utilização de fotografias de embarcações constitui um instrumento importante para detectar a usurpação de identidade. Para mais informações sobre a utilização e a recolha sistemática de fotografias de embarcações para apoiar o mecanismo MCS das pescas, consulte o Manual de fotografias para o controlo das actividades de pesca.

## Circunstâncias que determinam a verificação

A verificação dos documentos relacionados com embarcações de pesca é um elemento essencial do MCS das pescas. Os documentos devem ser controlados e verificados quando:

- Um navio de pesca é inspecionado no decurso de visitas de inspecção no mar ou no porto.
- Um operador de uma embarcação de pesca apresenta documentos a uma autoridade, tal como frequentemente exigido, por exemplo, para obter uma licença de pesca.

Os pontos-chave para efeitos de verificação são:

	Quando	Documentos-chave
Estados de bandeira	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedido de registo.</li> <li>• Pedidos de transbordo.</li> <li>• Emissão de certificados de captura.</li> <li>• Pedido para pescar em ABNJ ou em zonas das ORGP.</li> <li>• Inspecções de embarcações.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado de registo.</li> <li>• Certificado de classificação.</li> <li>• Certificado de arqueação.</li> <li>• Autorização de pesca em ABNJ ou ORGP.</li> <li>• Autorização de pesca na ZEE.</li> <li>• Autorização de transbordo.</li> <li>• Certificado de segurança.</li> <li>• Certificado de captura.</li> </ul>
Estados costeiros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedido de licença de pesca.</li> <li>• Pedido de transbordo.</li> <li>• Inspecções, incluindo as inspecções prévias e posteriores à pesca e as realizadas no mar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado de registo.</li> <li>• Certificado de classificação.</li> <li>• Certificado de arqueação.</li> <li>• Autorização de pesca em ABNJ.</li> <li>• Autorização de pesca na ZEE.</li> <li>• Autorização de transbordo.</li> <li>• Licença de rádio.</li> <li>• Certificado de segurança.</li> <li>• Certificado de captura.</li> </ul>
Estados do port	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedidos de entrada num porto.</li> <li>• Inspecções para efeitos de PSM ou de descarga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado de registo.</li> <li>• Autorização de pesca em ABNJ ou ORGP.</li> <li>• Autorização de pesca na ZEE.</li> <li>• Autorização de transbordo.</li> <li>• Certificado de segurança.</li> <li>• Certificado de captura.</li> </ul>
Estados de mercado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avaliação de certificados de captura.</li> <li>• Inspecções às importações.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado de registo.</li> <li>• Autorização de pesca em ABNJ ou ORGP.</li> <li>• Autorização de pesca na ZEE.</li> <li>• Autorização de transbordo.</li> <li>• Certificado de captura.</li> </ul>

## Aplicação de uma abordagem baseada no risco

Nas situações em que o tempo e os recursos são limitados, pode não ser viável realizar um processo de verificação completo para cada documento. Por este motivo, recomenda-se a aplicação de uma abordagem baseada no risco, semelhante à que é utilizada para determinar a afectação de recursos em matéria de inspecções.

Um procedimento de avaliação dos riscos identificará as embarcações de alto risco tendo por base o Estado de bandeira, o historial de registos, o historial de conformidade, as operações recentes, a propriedade e outros factores relevantes.

A análise visual dos documentos e a verificação cruzada de base das informações devem ser parte integrante do processo de avaliação dos riscos. As embarcações identificadas como sendo de alto risco,

com base quer na análise inicial do documento quer noutros factores, devem estar sujeitas ao processo completo de verificação de documentos.

Caso seja possível integrar a verificação de documentos por parte das autoridades emissoras em todos os procedimentos de rotina, tais como os procedimentos de registo e de pedido de licenças, deverá adoptar-se este procedimento como prática corrente.



## VERIFICAÇÃO DA AUTENTICIDADE DOS DOCUMENTOS



Os documentos falsificados variam significativamente no que se refere à qualidade — alguns apresentam poucas semelhanças com o documento autêntico, com variações evidentes em termos de formato, selo, assinatura e autoridade de emissão. Noutros casos, as embarcações podem utilizar falsificações de alta qualidade que não são susceptíveis de ser detectadas através de uma simples análise visual.

Existem três abordagens principais para a verificação de documentos:

- Análise visual
- Cruzamento de informações
- Verificação pelas autoridades emissoras

Para assegurar a eficácia e maximizar a probabilidade de detecção de documentos falsificados, os mecanismos de MCS devem integrar estas três abordagens.

O exame visual pode revelar sinais de que o documento foi adulterado ou não é autêntico.

### Lista de controlo

- Tipo de caracteres — existem variações a nível da fonte, do tamanho da fonte, do tipo de tinta ou da cor?
- Texto alterado — existem indícios evidentes de caracteres esborratados ou pouco claros?
- Carimbo — cada carimbo tem uma «impressão digital» própria, apresentando sulcos ou áreas desgastadas que são reproduzidas aquando da sua utilização. O carimbo do documento apresenta uma «impressão digital» idêntica à que se vê nos documentos autênticos?
- Número de série — o número de série coincide com os números de série de outras licenças autênticas emitidas durante o mesmo período de tempo ou é muito superior ou inferior ao esperado?
- Papel — algumas autoridades usam um tipo específico de papel para a emissão de documentos. O papel é semelhante ao de outros documentos autênticos?
- Assinatura — o nome e a assinatura correspondem aos encontrados noutros documentos autênticos?
- Erros ortográficos — os erros de digitação e os erros ortográficos na redacção de nomes oficiais podem indicar falsificação. Existem evidências deste facto?
- Formatação — verificam-se inconsistências a nível da cor e da qualidade?
- Características de autenticação - as características de autenticação conhecidas, tais como marcas de água ou hologramas, encontram-se presentes e correctas?

O software informático pode ajudar a verificar se os documentos em formato PDF foram alterados. Nalguns documentos falsificados, poderão ver-se as áreas que foram sobrescritas sob a forma de «objectos» suplementares.

## Comparação com documentos autênticos

A análise visual também deve incluir a comparação com exemplos de documentos autênticos, com o propósito de identificar quaisquer variações a nível modelo ou de formato. É possível obter exemplares de documentos autênticos mediante solicitação às autoridades emissoras, nomeadamente os Estados de bandeira.

Já existem algumas iniciativas para a partilha sistemática de formatos de documentos:

- A Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC) mantém um repositório em linha de exemplos de documentos oficiais, apresentados pelos seus países membros, que estão acessíveis a outros membros da IOTC.
- Os países que participam em grupos de trabalho regionais, como o FISH-i Africa e o Grupo de Trabalho da África Ocidental, partilham documentos de embarcações numa base contínua e os inspectores de pescas destes países podem aceder facilmente a modelos e exemplares.

## Elementos de segurança para os documentos

A tecnologia de prevenção da falsificação de documentos tem vindo a melhorar constantemente e muitas autoridades incluem actualmente nos documentos elementos de autenticação e anti-contrafacção suplementares, que são difíceis de falsificar. É claro que estas medidas só são eficazes se os documentos forem verificados e se as autoridades que efectuam as verificações souberem o que procurar.

Os elementos de segurança dos documentos podem incluir:

- Marcas holográficas.
- Papel de segurança.
- Marcas de água.
- Micro-texto — trata-se de texto que é tão pequeno que se torna invisível a olho nu, podendo ser extremamente difícil de replicar por falsificadores.
- Códigos de barras ou códigos QR — deverá contactar a autoridade emissora para obter informações sobre como efectuar a leitura e a verificação destes códigos.
- Tinta magnética.



Verificação cruzada com as características da embarcação

As informações contidas num documento devem ser objecto de controlo cruzado com as características visíveis da embarcação. Inconsistências com as informações apresentadas nos documentos podem revelar falsificação de documentos e/ou a usurpação de identidade.

### Lista de controlo

- Procurar inconsistências entre as características físicas e os elementos específicos da embarcação, tais como os que são apresentados nos documentos de registo.
  - Dimensões da embarcação.
  - Tipo de artes da embarcação.
  - Idade da embarcação.
- Comparar as marcações visíveis com os identificadores da embarcação apresentados nos documentos.
  - Número da Organização Marítima Internacional (IMO).
  - Número de registo nacional.
  - Indicativo de chamada rádio internacional (IRCS).
  - Números da autorização de pesca.
- Procurar marcações temporárias ou alterações recentes.
  - Nome da embarcação numa placa amovível.
  - Sinais de adulteração.
  - Erros ortográficos no nome da embarcação.
  - Pintura recente do nome, de parte do nome e de outros identificadores da embarcação.
  - Nomes de embarcações diferentes, por exemplo, bóias de salvação
- Comparar o nome e o número de Identidade do serviço móvel marítimo (MMSI) apresentados nos documentos com as informações da embarcação que estão a ser transmitidas no sistema de identificação automática (AIS) no momento da inspecção (e, se possível, as informações anteriormente transmitidas).
- Efectuar análises de fotografias recorrendo a imagens do historial da embarcação (consultar o Manual de fotografias para o controlo das actividades de pesca).



Verificação cruzada com os documentos da embarcação

As discrepâncias entre as fontes também podem indicar que uma embarcação está a utilizar documentos falsificados.

### Lista de controlo

- Verificar os identificadores da embarcação (nome, OMI, IRCS, número de registo nacional, número da licença) em todos os documentos e comparar com as fontes externas disponíveis, tais como as listas de embarcações autorizadas pela ORGP.
- Verifique a arqueação declarada da embarcação em relação à informação relativa à arqueação registada noutros certificados e fontes, tais como as listas de embarcações autorizadas pela ORGP.
- Compare os documentos com documentos apresentados anteriormente (como pedidos de licença anteriores), pois a embarcação pode ter alterado a respectiva arqueação declarada ao longo do tempo.
- Verifique áreas específicas em que as discrepâncias entre documentos ou em relação a outras fontes podem ajudar a identificar falsificações de documentos, como por exemplo:
  - Ano e local de construção.
  - Características físicas como a arqueação, o comprimento e a boca.
  - Especificações do motor.
  - Nomes históricos.
  - Pavilhões anteriores.
- Verificar se a cronologia do documento faz sentido: por exemplo, se um documento tiver sido emitido na sequência de uma inspecção da embarcação efectuada no porto em 25 de Novembro de 2018, mas o AIS ou o Sistema de Monitorização de Navios (VMS) indicar que a embarcação se encontrava num local diferente naquela data, esta informação poderá indicar que se trata de um documento falso.
- Verificar os dados da embarcação comparando-os com bases de dados externas de embarcações, pois tal poderá indicar uma identidade (ou registo) falsa ou um registo duplo.



## Verificação cruzada do número OMI

O número de identificação da Organização Marítima Internacional (OMI) é um sistema de identificação global para embarcações, concebido para prevenir fraudes e melhorar a segurança. Um número OMI é um número exclusivo de sete algarismos que é atribuído a uma embarcação e nela permanece ao longo da sua vida útil, independentemente das alterações de nome ou de bandeira. A utilização de um número OMI torna mais difícil às embarcações escaparem à detecção pela simples alteração do nome e da bandeira, já que a identidade histórica da embarcação está ligada ao seu número OMI.

Cada vez mais, os Estados de bandeira, de porto e costeiros exigem que as embarcações elegíveis tenham um número OMI para efeitos de registo, entrada no porto ou obtenção de uma licença. Além disso, a maioria das ORGP exige agora que as embarcações elegíveis autorizadas a operarem na sua pescaria tenham um número OMI.

O registo do navio e a maioria dos documentos de autorização incluem o número OMI da embarcação — este deverá ser um dos primeiros elementos a verificar no âmbito do processo de verificação cruzada. A verificação do número OMI em relação às bases de dados de embarcações, incluindo a maioria das listas das ORGP de embarcações autorizadas das ORGP, deve mostrar todos os registos de identidade da embarcação. Se estes não corresponderem às identidades anteriores visíveis no casco da embarcação, ou noutros documentos, deverá ser levada a cabo uma investigação mais aprofundada.

Actualmente, os números OMI não têm que estar em relevo ou de qualquer outra forma assinalados permanente na embarcação. Isto significa que ainda estão sujeitos a falsificação ou a serem usados por várias embarcações.

O facto de os documentos da embarcação incluírem um número OMI não implica que sejam autênticos — as informações relativas ao número OMI podem ser falsificadas, assim como o nome da embarcação, o indicativo de chamada e outros identificadores. De igual modo, uma embarcação com um historial de actividades ilegais pode omitir o seu número OMI nos documentos, na tentativa de ocultar comportamentos passados.

Devido em grande parte às exigências das ORGP relativas ao número OMI e ao interesse no mercado final, uma percentagem cada vez maior da frota de pesca industrial tem actualmente um número OMI. Se uma embarcação elegível, especialmente se operar numa pescaria da ORGP, apresentar documentos que não incluam um número OMI, recomenda-se a verificação em relação às bases de dados relevantes e a confirmação da existência de um número OMI para a embarcação.

Verificação cruzada com fontes externas

Existem muitas fontes de informação disponíveis na internet relacionadas com a identidade e o registo das embarcações de pesca.

#### **Os sítios Web úteis incluem:**

**As listas de embarcações autorizadas das ORGP** incluem os dados de todas as embarcações autorizadas, incluindo embarcações de pesca e navios frigoríficos. Os dados fornecidos são variáveis, mas, em geral, incluem os identificadores, o tipo de artes e as características da embarcação, bem como o ano de construção. Podem igualmente ser fornecidas informações históricas. Disponíveis nos sítios Web das ORGP.

**A Lista Consolidada de Embarcações Autorizadas (CLAV)** é uma lista global de atuneiros autorizados. Actualizada diariamente, representa uma fotografia dinâmica das listas de atuneiros autorizados pelas ORGP. Para consultar as listas definitivas de cada ORGP, deverá aceder ao respectivo sítio Web.

<http://clav.iotc.org/>

**O Registo Global de embarcações de pesca, de embarcações destinadas ao transporte refrigerado e de embarcações auxiliares** (Registo Global) é uma iniciativa de colaboração global que visa disponibilizar dados certificados de autoridades públicas sobre as embarcações e as actividades relacionadas com as embarcações.

<http://www.fao.org/global-record/tool/extended-search/en/>

**O Sistema Integrado Global de Informações de Navegação (GISIS) da Organização Marítima Internacional (OMI)** contém informações sobre as embarcações e prevê para 2019 o desenvolvimento de uma base de dados de contactos para registos de embarcações.

<https://gisis.imo.org/>

#### **Listas de embarcações INN das ORGP.**

As hiperligações para as listas de embarcações INN das ORGP são disponibilizadas na lista mantida pela Organização para a Alimentação e a Agricultura (FAO).

<http://www.fao.org/global-record/information-system/rfb-iuu-vessels-lists/en/>

**A lista Combinada INN**, mantida pela Trygg Mat Tracking, proporciona as melhores informações disponíveis e actualizadas sobre todas as embarcações constantes das listas de embarcações de pesca INN publicadas pelas ORGP, bem como das embarcações de pesca que foram objecto de Notificação Púrpura por parte da INTERPOL.

<https://iuu-vessels.org/>

A base de dados **MarineTraffic** fornece informações sobre os movimentos das embarcações e a localização actual das embarcações em portos, com base em dados do AIS. Uma base de dados de informações não verificadas (e nem sempre fiáveis) sobre as embarcações, que inclui as dimensões, a arqueação bruta e o número OMI das embarcações. Proporciona também acesso a fotografias de embarcações enviadas por utilizadores, que podem ser úteis para efeitos de verificação cruzada.

<https://www.marinetraffic.com/>

A **IHS SeaWeb** é uma base de dados que requer subscrição e que contém informações verificadas sobre embarcações, companhias, estaleiros, portos e movimentos de embarcações. É o único organismo emissor mundial do sistema de numeração das embarcações, das companhias e dos proprietários declarados da OMI.

<https://maritime.ihs.com/>

O sítio **Shipspotting.com** proporciona acesso a imagens de embarcações disponibilizadas por utilizadores. Estas imagens podem revelar-se um meio útil para verificar a identidade e as características da embarcação.

<http://shipspotting.com/>



Verificação cruzada com os mecanismos regionais de partilha de informação

A cooperação operacional para desenvolver canais abertos de comunicação e de troca de informações pode ser estabelecida através de mecanismos regionais de partilha de informação. Este objectivo pode ser alcançado através de processos intergovernamentais regionais, tais como organismos regionais do sector das pescas, centros de informação, centros regionais de MCS ou por meio de grupos de trabalho à escala regional.

Reunindo grupos de Estados costeiros vizinhos, tais como o Grupo de Trabalho FISH-i Africa e o Grupo de Trabalho da África Ocidental, os referidos grupos de trabalho regionais têm capacidade para:

- Estabelecer uma rotina de intercâmbio de informações.
- Elaborar listas conjuntas de embarcações autorizadas a operar na região.
- Solicitar informações sobre as embarcações e a verificação de documentos.

Este modelo de intercâmbio de informações já está a ser utilizado também por alguns Estados do porto e foi concebido em paralelo com os esforços com vista à aplicação do Acordo sobre Medidas dos Estados do porto.

#### **Os grupos de trabalho do Estado do porto estão habilitados a:**

- Partilhar informações entre agências nacionais antes da entrada da embarcação no porto.
- Efectuar a verificação cruzada de informações e documentação relativas à identidade, autorização e actividade da embarcação.

A assistência técnica e apoio prestados pelo Stop Illegal Fishing e Trygg Mat Tracking podem ser obtidos tornando-se membro do Grupo de Trabalho. Ao torna-se membro terá acesso a uma equipa de analistas, bases de dados e serviços especializados.

Se os pedidos regulares de diligência devida indicarem um histórico ou a suspeita de não conformidades, poderão ser solicitados relatórios com informação aprofundada para determinar as melhores medidas a tomar a nível nacional e regional.

A partilha de informações e de relatórios de diligência devida através dos portais de comunicação do grupo de trabalho permite uma maior transparência.



黄远渔 186  
HUANG YUAN YU

## Verificação de informações



© TRYGG MAT TRACKING

As falsificações de alta qualidade podem não ser detectáveis através de análise visual ou de verificação cruzada e estes métodos podem revelar-se ineficazes para detectar documentos autênticos que tenham sido obtidos através de canais não oficiais.

Para maximizar a probabilidade de detectar todos os tipos de documentos falsos, é fundamental a verificação dos documentos pelas autoridades emissoras. A verificação de um documento junto das autoridades emissoras é a forma mais eficaz para verificar se um documento é autêntico.

Além de confirmar se um documento é autêntico ou não, as autoridades podem também determinar se o mesmo foi obtido através de canais oficiais. Desta forma, a verificação de documentos é importante para ajudar as autoridades emissoras a identificar práticas de corrupção que possam resultar na emissão de documentos inválidos.

## Comunicação com as autoridades emissoras

A maioria das embarcações de pesca industrial opera a nível transnacional e é frequente uma embarcação ter a bandeira de um país, o armador estar localizado noutro país, o pescado ser capturado num terceiro país e a sua descarga ser efectuada num quarto país. Dada a natureza transnacional das operações de pesca industrial, é essencial que as autoridades tenham a capacidade de solicitar informações de forma rápida e fácil, incluindo a verificação de documentos junto das autoridades de outros países.

Devem existir canais de comunicação ao nível operacional, eliminando a necessidade de recorrer aos canais diplomáticos, que podem ser morosos.

As ORGP proporcionam, frequentemente, uma forma rápida e eficaz de comunicar com outros países que também fazem parte da ORGP. A cooperação multilateral ou regional, tal como demonstrado pelos grupos de trabalho da FISH-i África e da África Ocidental, pode ser igualmente uma forma eficaz de construir canais de comunicação com uma série de países fundamentais.



# COMO AGIR QUANDO É ENCONTRADO UM DOCUMENTO FALSO

## Estado de bandeira

### - pedido de registo

Quando são identificados documentos falsos, o Estado onde o pedido de registo foi apresentado informará:

- As agências nacionais competentes, tais como a polícia, as autoridades portuárias e das pescas.
- Os grupos de trabalho regionais, tais como o grupo de trabalho da FISH-i África e o grupo de trabalho da África Ocidental.
- Todas as ORGP relevantes.
- O anterior Estado de bandeira da embarcação.

## Estado costeiro

### - pedidos de licença de pesca

Quando são identificados documentos falsos, o Estado costeiro informará:

- As agências nacionais competentes, tais como as autoridades marítimas, as autoridades portuárias e a polícia.
- Os Estados costeiros vizinhos.
- Os grupos de trabalho regionais, tais como o grupo de trabalho da FISH-i África e o grupo de trabalho da África Ocidental.
- Todas as ORGP relevantes.
- O Estado de bandeira da embarcação.

## Estado do porto

### - pedidos de entrada no porto

Quando são identificados documentos falsos, o Estado do porto informará:

- As agências nacionais competentes, nomeadamente no domínio das pescas, a marinha de guerra ou a guarda costeira e a polícia marítima.
- Os Estados portuários vizinhos.
- Os grupos de trabalho regionais, tais como o grupo de trabalho da FISH-i África e o grupo de trabalho da África Ocidental.
- Todas as ORGP relevantes.
- O Estado de bandeira da embarcação.

**Informar as agências nacionais competentes permitirá às autoridades de pesca:**

- Obter apoio forense e judicial suplementar.
- Confiscar or Proteger a embarcação.
- Investigar outros domínios em que a embarcação possa não estar em conformidade.

**O contacto com os Estados e as organizações competentes, permitirá às autoridades de pesca:**

- Fornecer um quadro mais amplo das operações anteriores da embarcação
- Avisar os outros países dos riscos associados à embarcação
- Solicitar apoio internacional para efeitos de investigação

A intervenção imediata varia consoante a gravidade da falsificação e das potenciais infracções facilitadas pela mesma — desde a recusa do pedido em curso da embarcação até detenção da embarcação no porto enquanto decorrem as investigações e a condução do procedimento penal.



## FOTOGRAFAR E COPIAR DOCUMENTOS PARA UTILIZAÇÃO COMO PROVA

As cópias ou as fotografias dos documentos, equipamentos e identificadores de embarcações a bordo das embarcações de pesca são úteis para manter um registo e podem ser utilizadas como elemento de prova na investigação e processamento judicial de uma embarcação envolvida em actividades ilegais ou como um documento de referência para verificações futuras.

### Equipamento

O equipamento pode incluir os instrumentos situados na ponte, computadores portáteis e outros dispositivos electrónicos, equipamento de segurança e similares. Pode igualmente efectuar-se a recolha de imagens de equipamentos com informações relevantes.

### Documentação

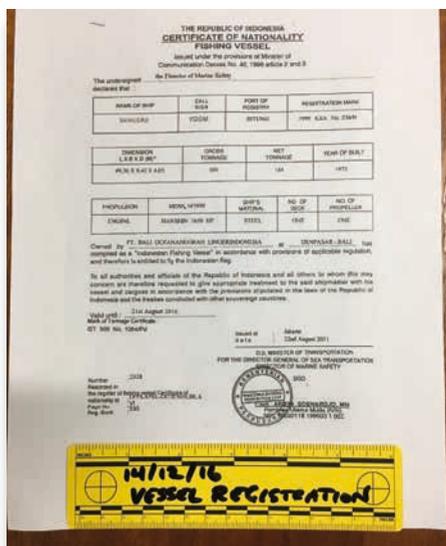
Pode utilizar-se uma máquina fotográfica para fazer «cópias» de documentos e de diários de bordo. Embora possa ser difícil focar cada documento individualmente, é essencial garantir que todas as fotografias estão focadas de modo que o seu conteúdo possa ser claramente lido a posteriori. Pode-se fazer várias fotografias de cada documento para assegurar este resultado. Consoante as condições de iluminação, poderá ser necessário ligar ou desligar o flash para assegurar este resultado.



© NFDS/DUNCAN COPELAND

## Marcações

Sempre que possível, é uma boa prática colocar nas fotografias uma marca que forneça um ponto de referência físico. A INTERPOL desenvolveu uma ferramenta útil que pode ser utilizada para este fim (ver fotografia). Isto proporciona não só uma escala útil para dar uma perspectiva de escala na fotografia, como também permite que a data e outras informações sejam manuscritas para permitir um ponto de referência. Isto reduz a possibilidade de objecções jurídicas quanto às informações constantes da fotografia. ▶



◀ No entanto, mesmo que não se disponha de uma ferramenta como aquela, continua a ser útil usar um ponto de referência na fotografia. Por exemplo, pode utilizar-se o mesmo marcador numa série de fotografias, o que permitirá ter uma escala de referência comum.

### Lista de controlo

- Todos os documentos relevantes para o registo e a propriedade da embarcação, tanto os actuais como os antigos.
- Todas as páginas relevantes do diário de pesca, do diário de navegação e/ou do diário do congelador.
- Licenças e autorizações.
- Quaisquer outros documentos relevantes para as operações de pesca e os desembarques.
- Lista da tripulação e passaportes dos oficiais superiores.
- Todos os equipamentos de navegação relevantes — AIS, unidade de emissão/recepção móvel VMS, GPS, radar, equipamento de monitorização de DCP, etc.
- Qualquer outro equipamento de interesse, por exemplo, o computador portátil do capitão.
- Cartas de navegação em papel caso mostrem áreas operacionais.

# NEW BAI I 168

## Documento de registo falsificado

**2015:** Enquanto navegava ao abrigo de um certificado de registo provisório emitido pela Libéria, a embarcação NEW BAI I 168 foi objecto de inspecção no Senegal e suspeitou-se da realização de operações de transbordo ilegais na zona da convenção da CICTA. Tratava-se de um palangreiro transformado em navio de transporte de pescado ou «mini-refrigerador». Operava sem autorização da CICTA e apoiava operações de pesca ilegal por parte de um grupo de embarcações de pesca não autorizadas.

Esta situação desencadeou uma investigação por parte da Libéria e a verificação de documentos revelou que a alegação do operador de que a embarcação tinha anteriormente o pavilhão da Indonésia era fraudulenta. A análise inicial do certificado de registo indonésio apresentado pelo operador suscitou dúvidas, já que o nome e o indicativo de chamada fornecidos não correspondiam a nenhuma identidade de embarcação conhecida. O documento foi partilhado com as autoridades indonésias para verificação e estas confirmaram tratar-se de uma falsificação.

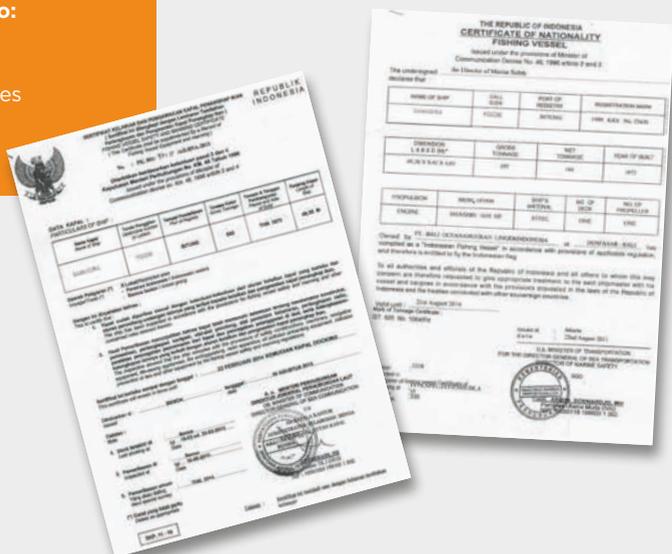
A análise dos outros documentos partilhados pelas autoridades liberianas e senegalesas permitiu revelar uma série de outras incoerências indicativas de fraude da identidade da embarcação e evidenciou a anterior identidade e operações da embarcação. Posteriormente, foi negado o registo da embarcação na Libéria.

### Abordagem de verificação:

Análise visual

Cruzamento de informações

Verificação junto das autoridades emissoras





© GOVERNO DO SENEGAL



© GOVERNO DO SENEGAL

# PREMIER

## Licença falsificada

**2012:** O cercador com rede de cerco com retenida PREMIER com pavilhão sul-coreano foi inspeccionado em Porto Luís, Maurícias, após ter sido detectado em operações suspeitas na África Ocidental. Existiam suspeitas de que a embarcação pescara ilegalmente na Libéria durante um período de moratória, com base na análise de rastreamento de dados do AIS.

Os inspectores encontraram uma cópia enviada por fax de uma licença de pesca liberiana a bordo da embarcação; no entanto, esta não coincidia com o formato de licença conhecido. A verificação por parte da Libéria confirmou tratar-se de uma falsificação. A inspecção do diário de bordo da embarcação confirmou a prática de pesca ilegal durante o período abrangido pela licença falsificada, permitindo à Libéria tomar medidas legais contra o PREMIER.

**2013:** Foi recusado o acesso da embarcação ao porto para descarregar as capturas e as suas licenças de pesca não foram renovadas em vários países. Por esta altura, vários países relataram terem recebido cartas, alegadamente provenientes do governo da Libéria, a absolver a embarcação de todas as acusações de pesca ilegal. Também se confirmou que estas cartas eram falsificadas.

No final, os armadores pagaram uma multa de um milhão de dólares americanos para redimir as acusações contra a PREMIER.

### Abordagem de verificação:

Comparação com documentos autênticos

Verificação junto das autoridades emissoras





# STS-50

### Documentos falsificados; número OMI falso

**2018:** As autoridades de Madagáscar efectuaram uma inspecção a uma embarcação de pesca de pavilhão togolês, a STS-50. Os documentos encontrados a bordo incluíam um número OMI, o nome STS-50 e identificavam o pavilhão actual como sendo do Togo. No entanto, um nome anterior, STD NO. 2 estava claramente visível sob a pintura do casco e não estava mencionado nos documentos mantidos a bordo. Este nome foi verificado em bases de dados de embarcações externas e estas revelaram que, muito provavelmente, a embarcação em causa era a ANDREY DOLGOV, incluída na lista INN, que operava ao abrigo de uma nova identidade.

A ANDREY DOLGOV tem um número OMI que não correspondia ao número indicado nos documentos da embarcação. No entanto, as investigações posteriores revelaram que o número OMI nos documentos da embarcação não era válido e nunca tinha sido associado a qualquer embarcação, pelo que se partiu do princípio que terá sido falsificado.

Uma análise mais aprofundada dos documentos revelou um conjunto de falsificações, nomeadamente vários certificados emitidos alegadamente em nome do governo do Togo. A sociedade de classificação mencionada nos certificados foi contactada para verificar os documentos e confirmou que não os tinha emitido. Vários elementos, incluindo o nome do inspector, o carimbo e os números do certificado foram identificados como sendo indicadores claros de falsificação.

Depois de fugir de Moçambique, onde estava sob investigação, o navio foi rastreado através da região do Oceano Índico Ocidental, e foi perseguido pelo navio da Sea Shepherd, Ocean Warrior, por vários dias. O STS-50 acabou por ser apreendido pela marinha Indonésia.

#### Abordagem de verificação:

- Análise visual
- Cruzamento de informações
- Verificação junto das autoridades emissoras





© SEA SHEPHERD



© SEA SHEPHERD

# HWA KUN 168 e HSIANG FA 26

## Licenças emitidas de forma fraudulenta

**2012:** Dois atuneiros palangreiros foram detectados a pescar na ZEE da Tanzânia pelo AIS, apesar de não constarem da lista de embarcações autorizadas a pescar na Tanzânia. Procedeu-se a uma consulta dos respectivos Estados de bandeira, que forneceram cópias de alegadas licenças de pesca tanzanianas na posse destas embarcações. A Tanzânia confirmou que as licenças tinham sido emitidas fora dos canais oficiais.

Uma rede de emissão de licenças tanzanianas falsas foi descoberta ao serem identificados documentos falsos em mais nove embarcações análogas, havendo suspeitas de que 20 embarcações teriam obtido as suas licenças através do mesmo esquema. Um membro subalterno da equipa da autoridade para a pesca de profundidade foi detido por falsificação de documentos, sendo posteriormente libertado. Os operadores da embarcação alegaram que tinham obtido as licenças de boa-fé através de um agente, embora se tenha verificado que nenhuma das embarcações envolvidas dispunha das declarações necessários de entrada e de saída da Tanzânia. Além disso, não deu entrada na conta da administração pública qualquer pagamento de taxas de licença, embora o agente e o operador da embarcação tivessem utilizado esta conta anteriormente.

**2015:** Após a descoberta deste esquema, que permitiu a aplicação de medidas repressivas às embarcações que utilizam certificados falsos, as receitas de licenciamento na Tanzânia registaram um aumento de 300 000 dólares americanos.

### Abordagem de verificação:

Verificação junto das autoridades emissoras





DADOS AIS FORNECIDOS PELA EXACT EARTH

# GREKO 2

### Arqueação bruta falsificada

**2015:** O GREKO 1 e o GREKO 2 (com pavilhão do Belize) pescavam na Somália há vários anos, utilizando o porto de Mombasa, Quênia, como base e para a descarrega das suas capturas. O Quênia fez várias tentativas de entrar em contacto com a Somália para verificar as licenças de pesca do GREKO 1 e do GREKO 2, mas sem sucesso devido à insuficiência de canais de comunicação. As embarcações foram autorizadas a descarregar as capturas e a deixar o porto sem que os seus documentos fossem verificados.

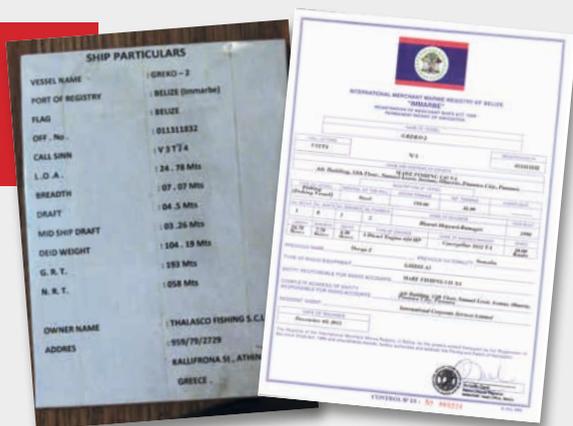
**2016:** A Somália aderiu ao grupo de trabalho FISH-i África e alertou os países vizinhos para as actividades de pesca ilegal das embarcações GREKO 1 e GREKO 2. O grupo de trabalho providenciou um canal de comunicação operacional entre o Quênia e a Somália e, quando o GREKO 1 tentou novamente fazer escala em Mombaça, o acesso ao porto foi-lhe recusado, tendo regressado a Mogadixo. A embarcação acabou por conseguir obter acesso a Mombasa após declarar caso de força maior, tendo sido objecto de inspecção. Confirmou-se a prática de pesca ilegal e foi aplicada uma coima aos armadores no valor de 65 000 dólares.

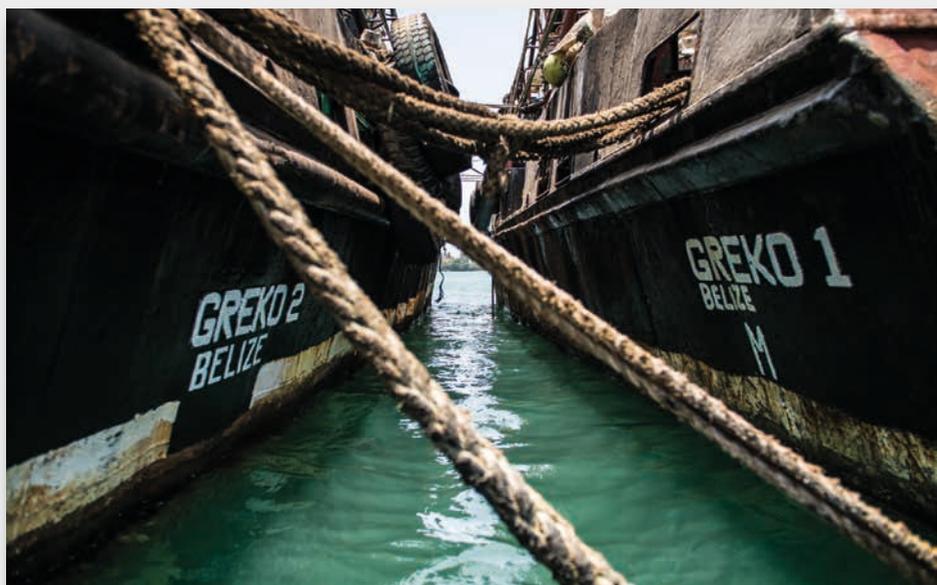
**2017:** O armador da embarcação GREKO 2 (cujo nome actual é HUIHANG 68) apresentou um pedido para que a embarcação voltasse a ostentar o pavilhão da Tanzânia. A verificação cruzada dos documentos apresentados para o processo de registo revelou que tinha sido indicada uma arqueação bruta de 148 AB para a embarcação, ao passo que o certificado de registo anterior de Belize apresentava uma arqueação de 193 AB. Suspeitou-se que a arqueação do navio tinha sido declarada de forma deturpada para garantir o acesso à pesca nas águas da Tanzânia, que restringe as embarcações a uma arqueação de 150 AB ou inferior. À data desta publicação, o processo judicial está em curso na Tanzânia.

#### Métode de verificação :

Análise visual

Cruzamento de informações





# CHI HSIANG NO. 7

## Documentos copiados utilizados na usurpação de identidade da embarcação

**2014:** Uma embarcação com pavilhão indonésio, que alegava designar-se KARYA WIJAYA 201, foi inspeccionada em Porto Luís, Maurícias, tendo-se verificado que uma embarcação com o mesmo nome tinha feito escala no porto nesse mesmo mês.

O nome da embarcação no AIS (CHI HSIANG NO. 7) era diferente do nome pintado no seu casco; fora recentemente pintada de novo e os documentos apresentados aos inspetores pareciam ser cópias em vez de originais. Foram comparadas fotografias da embarcação com fotografias que tinham sido arquivadas num porto de escala anterior, sendo identificadas diferenças no traçado da embarcação. No seu conjunto, estes resultados constituíam um forte indício de que duas embarcações distintas tinham utilizado a identidade KARYA WIJAYA 201 e que a segunda embarcação estava a falsificar a sua identidade. Suspeitava-se que os documentos apresentados fossem cópias dos documentos autênticos pertencentes ao KARYA WIJAYA 201 original.

A análise das fotografias revelou que a segunda embarcação que tinha feito escala em Porto Luís apresentava fortes semelhanças com uma embarcação que fora fotografada em Mombaça, pintada com outro nome, INTANG SAMUDRA – 68, mas que se apresentava também como CHI HSIANG NO. 7 no AIS.

### Abordagem de verificação:

Análise visual

Cruzamento de informações





© GOVERNO DO QUÊNIA



© GOVERNO DAS MAURÍCIAS

## CONCLUSÃO

A verificação de documentos desempenha um papel importante para assegurar o funcionamento legal das embarcações de pesca. Através da análise visual, do cruzamento de informações e da verificação de informações junto das autoridades emissoras, os funcionários das administrações das pescas que realizam verificações ou inspeções de devida diligência podem identificar os operadores de embarcações de alto risco que não cumprem os regulamentos.





## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

<b>ABNJ</b>	Zonas situadas além da jurisdição nacional
<b>AIS</b>	Sistema de identificação automática
<b>APN</b>	African Ports Network
<b>CICTA</b>	Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico
<b>CPCO</b>	Comité das Pescas do Centro-Oeste do Golfo da Guiné
<b>DCP</b>	Dispositivo de concentração de peixes
<b>EUA</b>	Estados Unidos da América
<b>GISIS</b>	Sistema Integrado Global de Informações de Navegação
<b>GPS</b>	Sistema de posicionamento global
<b>INN</b>	Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada
<b>IOTC</b>	Comissão do Atum do Oceano Índico
<b>IRCS</b>	Indicativo rádio internacional
<b>MCS</b>	Monitorização, controlo e vigilância
<b>MMSI</b>	Identidades do serviço móvel marítimo
<b>OMI</b>	Organização Marítima Internacional
<b>ORGP</b>	Organização regional de gestão das pescas
<b>PDF</b>	Documento em formato portátil
<b>PSM</b>	Medidas do Estado do porto
<b>UE</b>	União Europeia
<b>VMS</b>	Sistema de Monitorização de Navios
<b>WATF</b>	Grupo de trabalho para a África Ocidental
<b>ZEE</b>	Zona económica exclusiva



O FISH-i Africa é um grupo de trabalho desenvolvido por oito países da África Oriental e pela Stop Illegal Fishing para combater a pesca ilegal no Oceano Índico Ocidental. O FISH-i está a ser adoptado pela Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral e fará parte integrante do seu Centro de Coordenação Regional de Monitorização, Controlo e Vigilância. O FISH-i é apoiado por uma equipe técnica composta por membros da Stop Illegal Fishing, NFDS e Trygg Mat Tracking.



O Grupo de Trabalho da África Ocidental reúne seis países membros do Comité das Pescas do Centro-Oeste do Golfo da Guiné (CPCO) para combater a pesca ilegal e os crimes de pesca. O Grupo de Trabalho forma o mecanismo MCS do CPCO e é apoiado por uma equipa técnica que inclui a Trygg Mat Tracking e a Stop Illegal Fishing, com financiamento da Norad.



O 'African Ports Network to stop illegal fishing' (APN) está a trabalhar no sentido da aplicação efectiva do Acordo sobre medidas dos Estados do porto para prevenir e impedir a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada. Apoiando, em primeiro lugar, as autoridades do Gana, Madagáscar e Moçambique, o APN visa desenvolver uma rede operacional de portos em todo o continente africano, com o objectivo de impedir a presença de embarcações de pesca ilegal e de produtos da pesca capturados ilegalmente em portos africanos.





---

**AJUDE A PÔR TERMO À PESCA ILEGAL.**

Envie as suas fotografias de embarcações de pesca para:  
[info@stopillegalfishing.org](mailto:info@stopillegalfishing.org) e [info@tm-tracking.org](mailto:info@tm-tracking.org)